

MŁODY LOTNIK

Numer 12 WRZESIEŃ Cena 50 gr.

Specjalny numer na „Tydzień Lotniczy" — Bezpłatne bilety na loty.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY POPULARYZACJI LOTNICTWA

MŁODY LOTNIK

WYCHODZI 10 GO KAŻDEGO MIESIĄCA

ORGAN POLSKIEGO LOTNICZEGO ZW. MŁODZIEŻY

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI
KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ:

W. Borowy, kpt. E. Czerniawski, ppłk.-pil. A. Menczak, por. rezer. W. Martin, dyr. T. Rerutkiewicz, mjr. Szt. Gen. A. Stebłowski, St. Strumph-Wojtkiewicz, kpt. J. Witkowski, T. Wolnicki, pilot W. Woyna i kpt. M. Zawadzki.

Kierownik techniczny: Z. TRONIEWSKI
Za Redakcję odpowiada: W. WOYNA

PRENUMERATA wraz z przesyłką pocztową wynosi: Rocznie—5 z. półrocznie — 3 z., kwartalnie — 1 z. 50 g. Numer pojedynczy—50 g. Egzemplarze pojedyncze wysyła się po uprzedniem wpłaceniu należności na konto Admin w P.K.O. № 9511.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:
WARSZAWA, UL. SENATORSKA № 14
Tel. 132-14. Konto w P. K. O. № 9511.

Redakcja i Administracja otwarta dla interesantów codziennie od godz. 11-ej m 30 do godz. 1-ej po południu.

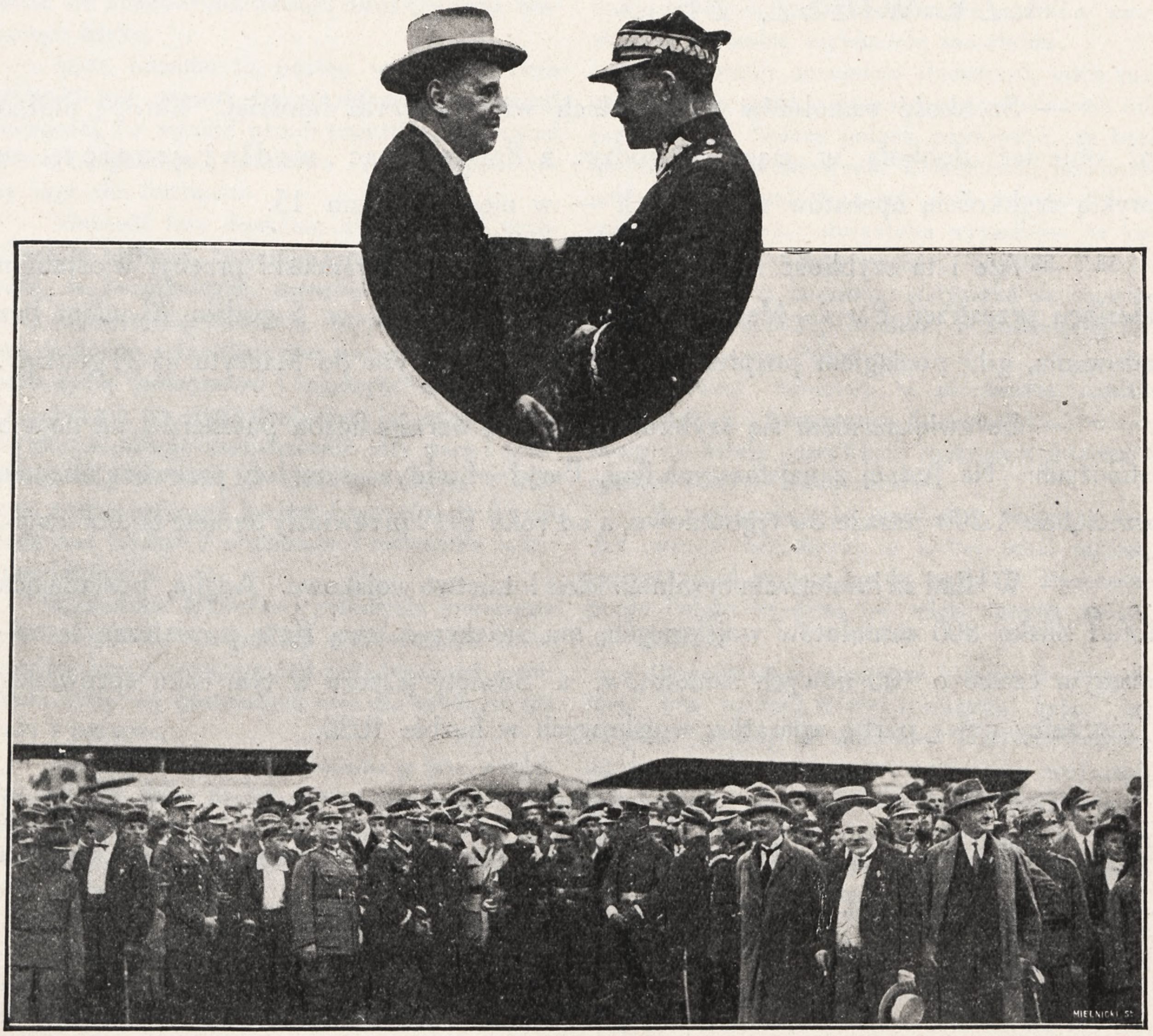
OGŁOSZENIA
Za tekstem: Cała strona — 100 z., pół strony — 50 z., ćwierć strony — 27 z., 1/8 strony — 15 z., 1/16 strony — 9 z. Przed tekstem i na zewnętrznej stronie okładki o 50% drożej. tekście—100% drożej.

Wobec likwidacji dotychczasowego wydawnictwa Administracja uprasza P. T. Prenumeratorów i Czytelników o szybkie uregulowanie należności.

MŁODY LOTNIK

ORGAN POLSKIEGO LOTNICZEGO ZWIĄZKU MŁODZIEŻY

ROK II. WARSZAWA—WRZESIEŃ—1925 № 12 (9).



Powracających z Paryża uczestników lotu grupowego witała Warszawa bardzo entuzjastycznie. Jednym z pierwszych, którzy złożyli gen. Zagórskiemu gratulacje był poseł brytyjski, p. Max Müller (na górnem zdjęciu).

Silne lotnictwo — to podwalina bytu państwa, a rozwój i zastosowanie techniki lotniczej to miara jego kulturalnego dorobku. Lotnictwo polskie muszą budować „młodzi lotnicy“.

CZY WIESZ, ŻE...

— Szybkość samolotów pasażerskich wzrasta coraz bardziej. Europę można już oblecieć dookoła w ciągu 40 godzin, a Polskę, lecąc wzdłuż granicy, ze zwykłą szybkością aparatów wojskowych — w niecałe godzin 15.

— Ale i ta szybkość nie jest rekordowa. Lotnik francuski przebył w ostatnim miesiącu przestrzeń Paryż—Madryt, wynoszącą 1,200 km., w 5 godzin 20 minut bez lądowania, gdy pociągiem pospiesznym jedzie się z Paryża do Madrytu aż 24 godziny.

— Ze zwiększaniem się szybkości samolotu wzrasta liczba pasażerów na linjach lotniczych: Na jednej z najstarszych linji, Paryż—Londyn, samoloty przewożą obecnie przeciętnie 1.200 pasażerów tygodniowo, a od roku 1919 przewiozły ogółem 60.000 osób.

— W ślad za lotnictwem cywilnem idzie lotnictwo wojskowe. Anglja, posiadająca dotąd blisko 800 samolotów wojskowych, ma zwiększyć swą flotę powietrzną w najbliższym czasie o 100 nowych samolotów, a Sowiety jeszcze w tym roku sprowadzą z zagranicy nową partję aparatów wojskowych w liczbie 1030.

— A my?!

— W dniach 6 — 13 września Liga Obrony Powietrznej Państwa urządza „TYDZIEŃ LOTNICZY“.

— W jaki sposób zamierzasz się przyczynić do powodzenia tej akcji?

ROZWIJAJMY LOTNICTWO OJCZYSTE!

Na tle ogólnego postępu powszechnej cywilizacji całej ludzkości widzimy, od czasu do czasu, jaskrawe i nagłe błyski twórczego genjusza, tworzącego jakby epokowe, swego rodzaju momenty pszełomowe w dziejach kultury i życia narodów.

Do takich momentów możemy zaliczyć, bez żadnej wątpliwości, powstanie lotnictwa — rozwiązanie zagadnienia sztucznego lotu człowieka.

Od pierwszych udatnych prób lotniczych oddziela nas dziś jeszcze bardzo nieduży okres czasu, bo lotnictwo, w szerokiem znaczeniu tego słowa, stało się rzeczywistością dopiero właściwie ku końcowi pierwszego dziesięciolecia bieżącego wieku.

Lecz, pomimo to, postęp w tej dziedzinie techniki jest wprost bezprzykładny w historji ludzkości, co wynika przedewszystkiem z samej powagi zagadnienia lotnictwa i dojrzałej potrzeby jego dla ludzkości.

Możność lotu dowolnie kierowanego, przeniesienie techniki komunikacyjnej w trzeci wymiar, w bezgraniczne przestworze powietrzne, stały się potężną dźwignią cywilizacji materjalnej, ważnym czynnikiem we wszystkich dziedzinach życia społecznego i międzynarodowego.

Jak nie do pomyślenia jest już obecnie życie bez szerokiego zastosowania siły pary i elektryczności, tak samo nie może być mowy o rozwoju poszczególnych krajów i narodów, o ile nie będą one myśleć o popieraniu i rozwijaniu własnego lotnictwa.

Posiadanie lotnictwa i przemysłu lotniczego oraz rozwijanie komunikacji powietrznej i stała, możliwa praca naukowa nad zagadnieniami lotniczemi stały się postulatami dnia dla każdego narodu i państwa.

Bez tego, w razie pozostania w tyle względem innych, dany naród skaże sam siebie na niższość kulturalną i nawet może łatwo stać się ofiarą przewagi gospodarczej lub militarnej zaborczych sąsiadów.

Dziś już nie wolno nikomu zaniedbywać lotnictwa a rozwijanie go staje się władczym nakazem chwili a zapewne też wogóle życia. Kto chce stanąć na wysokości zadań, dyktowanych mu przez potrzeby i interesy narodowe i społeczne, musi zawsze pamiętać o lotnictwie.

Bo jakie znaczenie ma współczesne lotnictwo? Postarajmy się pokrótce odpowiedzieć na to pytanie.

Współczesne lotnictwo, już wspaniale rozwinięte technicznie i stale progresujące, to przedewszystkiem wyborny środek komunikacyjny i najszybszy ze wszystkich (nie licząc elektrycznych środków łączności), najmniej zależy od wielkich odległości, zupełnie wprost niezależny od jakichkolwiekbądź stałych dróg, tak kosztownych i trudnych do wykonania a niezbędnych na powierzchni ziemi.

Pomimo też znaczną analogję z żeglugą wodną, lotnictwo stoi bez porównania wyżej od owej, albowiem nie może być mowy o porównaniu szybkości najdoskonalszych statków morskich z normalną szybkością samolotów.

Nie trzeba specjalnie tłumaczyć, jakie znaczenie mają szybkie komunikacje na wielkich odległościach. Należy jednak podkreślić, że bezpieczeństwo i rentowność komunikacji powietrznej wzrastają stale i są już dziś zupełnie zada walające, bo np. statystyka wypadków na kolejach żelaznych daje większy odsetek śmierci i okaleczeń niż podobna statystyka za ostatnie lata linji komunikacji lotniczej w Zachodniej Europie i Ameryce Północnej.

A więc lotnictwo w pierwszym rzędzie daje szybką, bezpieczną i dogodną komunikację na usługi wszystkich potrzeb i interesów cywilizowanych społeczeństw.

A następnie — to niezbędny, wyborny środek obrony narodowej, o której musi mysleć, niestety, dziś jeszcze każdy naród, a Rzeczpospolita Polska bardziej od wielu innych państw obu półkuli.

Współczesna wojna jest już nie do pomyślenia bez udziału w niej lotnictwa, które jest nietylko potężnym, wydatnym środkiem pomocniczym wojska lądowego i marynarki wojennej, lecz ponadto staje się samodzielną, może najważniejszą w przyszłości, bronią główną (tak zwaną nieraz 5-ą A po piechocie, artylerji, kawalerji i wojskach technicznych).

Bez rozpoznania lotniczego nie będzie móc obecnie powziąć celowej i skutecznej decyzji najwybitniejszy umysł dowódcy wyższego; bez bezpośredniej współpracy z lotnictwem nie będzie wydajny i skuteczny ogień współczesnej artylerji; bez pomocy swoich „lotników piechoty“ nie może dzisiaj dobrze działać ta dotąd jeszcze „Królowa Broni“. Kawalerja znalazła w lotnictwie nieubłaganego, groźnego wroga z góry, któ-

remu musi przeciwstawić swe własne lotnictwo; marynarka wojenna potrzebuje też koniecznie rozpoznania powietrznego, wstrzeliwania za pomocą jego swej dalekonośnej artylerji, pomocy lotniczej w walce z nurkowcami (statkami podwodnemi) i minami nieprzyjaciela.

Stąd wiec lotnictwo jest czynnikiem *sine qua non* obrony narodowej każdego kraju i bez niego niema dziś bezpieczeństwa dla żadnego narodu, któremu pośrednio lub bezpośrednio grozi niebezpieczeństwo wojny.

O tem Polska musi zawsze pamiętać, nie mniej, niż o niezbędnych zabiegach o pozyskanie gwarancyj międzynarodowych dla swego bezpieczeństwa i stanu posiadania terytorjalnego.

O tem musi pamiętać całe społeczeństwo nasze!

Ażeby mieć dostateczną potęgę na polu lotnictwa, należy rozwinąć go u siebie: 1) stworzyć gęstą sieć komunikacyj powietrznych w całym kraju, łączącą się z podobnemi linjami komuuikacyjnemi światowemi, oraz popierać tę komunikację przez korzystanie z niej w jak najszerszym zakresie ze strony wszelkich warstw społeczeństwa i 2) stworzyć odpowiedni, rozwinięty ilościowo i jakościowo, przemysł lotniczy, oparty o własne badania naukowe i własne uczelnie specjalne.

Gdy będziemy mieć przemysł lotniczy i kadry fachowców techników, będziemy zawsze w stanie podołać zapotrzebowaniom obrony narodowej, bo będzie można zmobilizować w razie wojny lotnictwo komunikacyjne (personel i częściowo materjał, np. duże płatowce komunikacyjne można bardzo dobrze przerobić w nader krótkim czasie na wojenne, do bombardowania powietrznego) i wytworzyć w istniejących wytwórniach lotniczych tyle samolotów, ile będzie potrzeba. A więc rozwój własnego przemysłu lotniczego, własnej wiedzy lotniczej, komunikacji powietrznej — to postulaty, jakie stawia Ojczyzna swemu społeczeństwu.

W tem zaś społeczeństwie przyszłość należy do młodzieży i u nas w Polsce może jeszcze bardziej, niż w innych krajach, bo te nowe zastępy, które wchodzą w szranki życia, nie będą miały na sobie stygmatu niewoli. Rozwinęły się one w dobie przełomowej i zwycięskiej dla Narodu, w chwilach zwycięstwa idei, o które walcząc, ginęły poprzednie pokolenia. Stąd więc dzisiejsza młodzież polska, potężna duchem i wolą czynu, ma przed sobą wspaniałe i rozległe pole budownictwa wszkrzeszonej Ojczyzny.

I tu jest, wśród wielu innych zagadnień *pierwszorzędnego znaczenia*, miejsce na usilną pracę młodzieży naszej na niwie lotnictwa polskiego.

Sic itur ad astra!

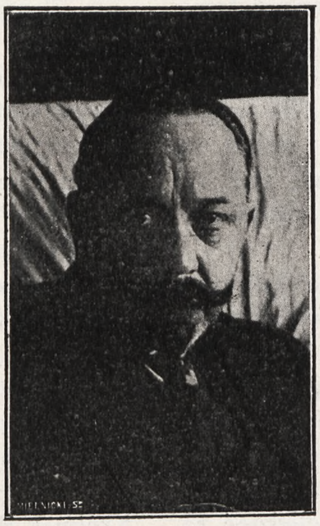
Adam Stebłowski
major Sztabu Generalnego

W JAKI SPOSÓB MOŻE SIĘ PRZYCZYNIĆ MŁODZIEŻ DO ROZWOJU NASZEGO LOTNICTWA?

Młodzież — to przyszłość lotnictwa, młodzież winna budować polskie lotnictwo — słyszy się ciągle.

Ale co właściwie ma czynić młodzież, aby dopomóc polskiemu lotnictwu? — zapyta nie jeden.

Chcąc dać odpowiedź na to pytanie, rozesłaliśmy ankietę do kilku znanych osobistości z Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Otrzymane łaskawie odpowiedzi drukujemy poniżej.



SĘDZIA S. NAJW. F. FALKIEWICZ
prezes Komitetu Stołecznego L.O.P.P.

Znaczenie lotnictwa w czasie pokoju i podczas wojny jest dziś znane każdemu. Rozwój lotnictwa w Polsce jest rzeczą przyszłości, a przeto młodzież polska, jako przyszłość narodu, powinna szczególnie zająć się lotnictwem.

Zaznajomienie się z budową aeroplanów i silników, zajmowanie się modelarstwem lotniczem z jednej strony ułatwi w znacznem stopniu studja lotnicze tej części młodzieży, która poświęca się zawodowo lotnictwu, z drugiej strony dostarczy Ojczyźnie liczne kadry mniej więcej przygotowanych obrońców, gdyż obecnie walczą na wojnie nie armje w ścisłem tego słowa znaczeniu, lecz całe narody. *Szerzenie* więc *wśród siebie idei lotnictwa, studjowanie lotnictwa teoretycznie i praktycznie jest obecnie jednem z pierwszych zadań młodzieży polskiej.*



PPŁK. INŻ. J. GRZĘDZIŃSKI
sekretarz zarządu gł. L. O. P. P.

Młodości, ty nad poziomy wylatuj!— wzywał Mickiewicz. Słowa Wieszcza cisną się na usta, gdy mówi się o młodzieży. Są one zarazem stwierdzeniem, że pęd nad poziomy jest zasadniczą cechą młodzieży.

Lotnictwo jest jedną z najbardziej dosłownych form wznoszenia się nad poziomy naszego codziennego bytowania — *lotnictwo musi być dla młodzieży polskiej potężnie pociągającą siłą.*

Od maleńkości jesteśmy pod urokiem powietrznej żeglugi — bawiliśmy się zrazu barwnemi balonikami, później uganialiśmy się po drogach za przeróżnemi latawcami, wreszcie pociągały nas modele latających samolotów.

Musimy nie tylko dążyć do tego, by w codziennych zajęciach szarego dnia nie wygasł urok, ale by doprowadzić go do jaknajwiększej intensywności.

Lotnictwo powinno pociągać młodzież, niezależnie od tego, czy burszowskim czy społecznym hołduje ideałom.

Jeden z głębokich myślicieli polskich, Aleksander Świętochowski, widzi w młodzieży potężny czynnik postępu—nie jest ona skrępowana przez te nałogi, nawyknienia i rutynę, które są hamulcami duszy ludzkiej.

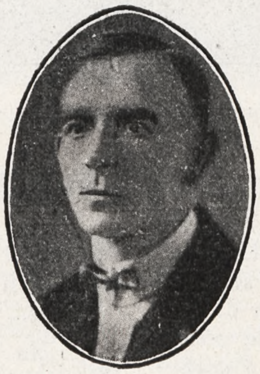
W pracy ideowej nad uświadomieniem lotniczem młodzież nasza powinna zająć miejsce jej przynależne, powinna ona nieść ideę Ligi Obrony Powietrznej w jaknajdalsze zakątki kraju i w najgłębsze warstwy narodu.

Ale na tem się jej rola nie kończy — *czynne praktykowanie lotnictwa, zwłaszcza bez silnika, jest najpiękniejszem polem dla młodzieży.*

Wielki rozwój tego narodowego sportu nie komu innemu, jak młodzieży swej zawdzięczają Niemcy.

Młodzież nie powinna się obawiać pracować w kierunku techniczno-lotniczym. I dziś już brak nam inżynierów i techników lotniczych — przyszłość przed lotnictwem jest tak ogromna, że obawa, by wiedza technika lotniczego nie znalazła zastosowania w Polsce jest płonną.

Lotnictwo jest młode i rość będzie z obecnem pokoleniem młodzieży. Ona będzie dzierżyć nasze stery powietrzne, gdy my spoczywać będziemy w grobie.



P. WACŁAW MAJEWSKI
sekr. Kom. Stoł. i Warsz. Kom. Woj. L. O. P. P.

Do społeczeństwa możemy trafić przez młodzież szkół powszechnych, średnich i wyższych, która, gorąco przejmując się wszelkiemi nowemi ideami, jak np. lotnictwem, spopularyzuje świadomość wśród najszerszych warstw społecznych o niezbędności silnego polskiego lotnictwa dla niepodległości Rzeczypospolitej.

Zajmując się modelarstwem, budując szybowce, ucząc się latać na sportowych samolotach i wreszcie *przechodząc przedwstępne kursy mechaników lotniczych, wzbudza się wśród młodzieży zamiłowanie do lotnictwa* i przygotowywa się nowe, silne i zdrowe zastępy ludzi oddanych lotnictwu; ta moralna siła, ta wiara, ten zapał młodzieży, będą stanowić fundament, bez którego nie możnaby nawet myśleć o postawieniu lotnictwa na należytym poziomie.

Młodzież polska jest przyszłością polskiego lotnictwa.



PROF. CZ. WITOSZYNSKI
członek zarządu gł. i Kom. Stoł. L. O. P. P.

Ciekawa i przyjemna jest zewnętrzna strona lotnictwa: loty, pilotaż, konkursy, ćwiczenia sportowe. Nie ulega też żadnej wątpliwości, że młodzież powinna dążyć do zapoznania się z temi wszystkiemi rzeczami, bo to jej później ułatwi przyjemną pracę dla rozwoju lotnictwa.

Z naciskiem jednak stwierdzić tu należy, że nie wystarczy samo tylko spełnienie powyższego warunku. *Samodzielne i mocne lotnictwo własne powstanie tylko w takiem środowisku, które jest zdolne do twórczości w tem kierunku, do twórczości, opartej na podstawach realnych, nie zaś do fantastycznych pomysłów, nie przynoszących pożytku, lecz wywołujących zniechęcenie.*

Zdolność do takiej twórczości realnej zdobyć można tylko przez gruntowne zapoznanie się ze strony teoretycznej i praktycznej *z istniejącemi podstawami techniki lotniczej.* Dziś uskutecznić to można w kraju nie gorzej niż zagranicą.

Niech się więc młodzież garnie w większej niż dotychczas liczbie do studjów lotniczych w politechnice. Niech się nie zraża spotykanemi na tej drodze trudnościami. Niech nie liczy na wysokie honorarja. Niech zdobywa tem sposobem przygotowanie do owocnej pracy w Instytucie Aerodynamicznym lub w przemyśle krajowym. Jest to prosta i pewna droga do osiągnięcia postępu w dziedzinie lotnictwa polskiego.

JAK MAŁA JEST JUŻ EUROPA!



Dwaj lotnicy francuscy, kpt. Arrachard i inż. Carol, dokonali w ciągu trzech dni brawurowego lotu okrężnego po Europie, przebywszy ogółem 7.350 km. w ciągu 39 g 15 m. Lotnicy opuścili Paryż w dn 10 sierpnia i jeszcze tego samego dnia wieczorem byli w Konstantynopolu, skąd udali się następnego dnia do Bukaresztu i Moskwy. W trzecim i ostatnim dniu dzielni lotnicy odwiedzili Warszawę i drogą na Kopenhagę wrócili do Paryża.

Zdjęcie naszego korespondenta paryskiego przedstawia lotników po wylądowaniu w Paryżu, posilających się w towarzystwie swych małżonek i podsekretarza do spraw lotn., p. Laurent Eynac'a.

ZAKOŃCZENIE POLSKIEGO LOTU GRUPOWEGO

W poprzednim numerze „Młodego Lotnika" mówiliśmy o przygotowanich naszych sfer lotniczych, z gen. Zagórskim na czele, do olbrzymiego rajdu powietrznego, jaki miał się odbyć w drugiej połowie lipca na przestrzeni: Paryż—Warszawa przez Madryt, Lyon i Wiedeń.

Wielki, bo przeszło 5.000 km. liczący, ten przelot zakończył się naogół pomyślnie 30 lipca.

Ze szczupłych komunikatów, jakiemi nas darzyła prasa codzienna, nie mogliśmy się zorjentować dokładnie w jakich warunkach i w jakim porządku lot się odbywał.

Z tem większem zaciekawieniem udaliśmy się 30 lipca na lotnisko, by godnie powitać przybyłych i zasięgnąć bliższych informacji o pozostałych w drodze.

Nie byliśmy odosobnieni.

Na wieść o przybyciu naszych lotników, Warszawa tłumnie pośpieszyła na Mokotów. Tysięczne rzesze obywateli obojga płci już od godziny piątej zaległy lotnisko. Powaga i skupienie malowały się na twarzach, a oczy wszystkich skierowane były w stronę Okęcia.

— Nie widać! Naraz o godz. 17[30] dwa czarne punkty zarysowały się na bladem sklepieniu nieba.

Coraz bliżej i bliżej, aż wreszcie, zatoczywszy olbrzymie koła, dwa pierwsze aparaty opadły na lotnisko. Przybył gen. Zagórski na „Bréguet'ie 19" i por. Babiński na „Potezie".

Powitania, kwiaty, lecz niema wesołego nastroju. Na twarzach obecnych maluje się niepokojące pytanie:



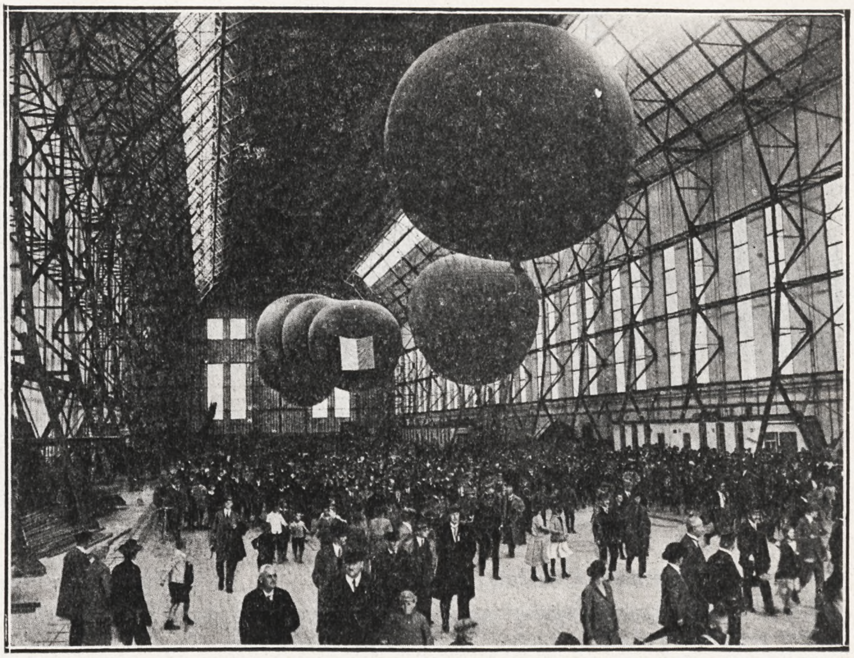


1. Powitanie polskich lotników w Czechosłowacji
2. Gen. Zagórski składa wieniec na płycie włoskiego „Nieznanego Żołnierza".

UROCZYSTOŚĆ W FRIDRICHSHAFEN

W dn. 20 sierpnia zakłady lotnicze we Fridrichshafen obchodziły uroczystość 25-ciolecia wyprodukowania pierwszego „Zeppelina". Z racji tego odbyło się szereg popisów lotniczych, m. in. loty balonów wolnych (na naszem zdjęciu).

Ciekawa jest historja zakładów we Fridrichshafen. Traktat Wersalski, nakazując rozbrojenie Niemiec, zdecydował, iż zakłady te winny być zburzone. Tymczasem Niemcy znaleźli wybieg i pod pozorem wykonywania zamówień dla państw obcych (np. budowa sterowca dla Amundsena) — pracują nadal nad zbrojeniem się.



— A gdzie reszta? Czyżby tylko dwóch?...

— Lecz oto są i pozostali.

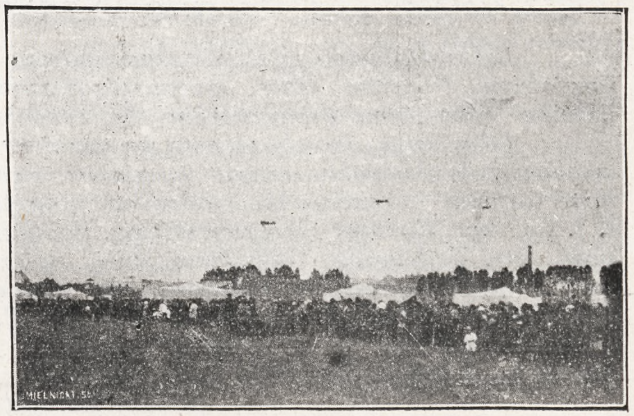
Wszystkie samoloty lądują w dobrym stanie, a zmęczeni długą podróżą piloci: majorowie: Prauss, Gilewicz, Ratomski, Krzyczkowski; kapitanowie: Wojtarowski, Idźkowski, Gedgowd, Konarski, Koziełło, Stachoń, Makowski, Jarina, Wojciechowski, Szczekowski; porucznicy: Jubaras, Piątkowski, Kalina, Szałas, Tuskiewicz, Pawluć, Gutmajer, nadto mechanicy: Dieniak Stachowiak, Kłosinek, Szymański, Jakimowicz, Zientek, Barbier, Paprocki i Michalak — opuszczają aparaty i witają się z rodziną i znajomymi.

Wobec złych warunków atmosferycznych, dawna marszruta lotu: Paryż — Madryt — Lizbona—Madryt—Perpignano — Lyon — Turyn — Medjolan — Udine — Wiedeń — Praga — Kraków— Warszawa uległa zmianom. Nie wszyscy piloci brali udział w locie nad Pyrenejami: do Madrytu udał się tylko gen. Zagórski wraz z towarzyszącym mu obserwatorem, majorem Lepszym. Inni piloci udali się wprost z Paryża do Lyonu, skąd już odbywali lot uplanowanym uprzednio szlakiem.

Po przeszło dwutygodniowej podróży nad szczytami gór, nad nieznanemi terenami, w nieznanych, po większej części niezbyt pomyślnych warunkach atmosferycznych nasi „skrzydlaci" przybyli wszyscy zdrowo i cało, wytrenowawszy się znakomicie i nawiązawszy znajomość z lotnikami innych państw.

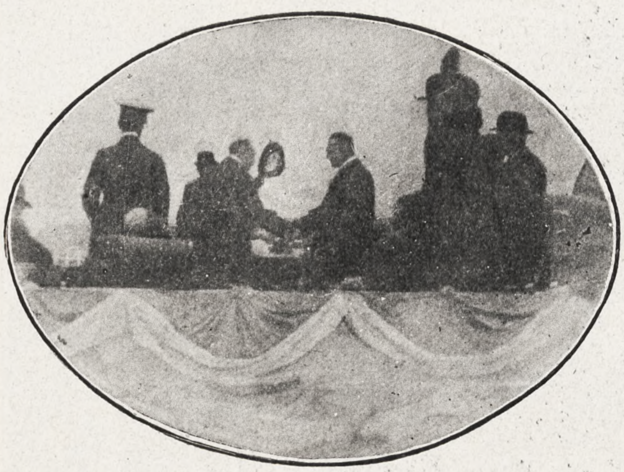
Gen. Zagórski przed odlotem do Hiszpanji udał się na krótko do Londynu, gdzie witany był serdecznie przez angielskiego ministra lotnictwa, p. Hoare i posła polskiego, p. Skirmunta. W czasie podróży szef naszego lotnictwa wojskowego zdołał się zapoznać z przemysłem i organizacją lotnictwa zagranicą i naodwrót pokazał zagranicy, co się u nas w tej dziedzinie robi. Fakt ten ma znaczenie nie mniejsze, niż trening uczestników tego pierwszego wielkiego rajdu polskiego.





1. Warszawa niecierpliwie oczekuje powrotu bohaterów.
2. Pierwsze „jaskółki" zwiastują przylot.

Z WIZYTY GEN. ZAGÓRSKIEGO W LONDYNIE.



Powitanie z królem angielskim.



Rozmowa z min. Chamberlainem i pos. Skirmuntem.

PRZED „TYGODNIEM LOTNICZYM"

Tegoroczny, drugi z kolei „Tydzień Lotniczy" zapowiada się imponująco. Jak już pisaliśmy, organizacją „Tygodnia" w Warszawie zajął się powołany przez Komitet Stołeczny L.O.P.P. Komisarjat na czele z sekretarzem Komitetu, p. Wacławem Majewskim. Sądząc z prac przygotowawczych, tegoroczny „Tydzień Lotniczy w Warszawie winien przynieść znaczne zyski, które umożliwią Komitetowi Stołecznemu ukończenie budowy Instytutu Aerodynamicznego i przedsięwzięcie nowych kroków, zmierzających do wzmocnienia i uniezależnienia od obcych naszej floty powietrznej.

Praca Komisarjatu spoczywa w kilkunastu sekcjach, którym pomaga dobrze zorganizowane biuro z p. Józefem Troullem na czele. Szereg organizacji społecznych przyrzekło Komisarjatowi swą pomoc. Bardzo wiele do powodzenia „Tygodnia" przyczynił się już Kolejowy Komitet Dyrekcyjny L.O.P.P.

Z pośród projektowanych imprez należy wymienić nieznaną u nas hiszpańską walkę byków, rewję Automobilklubu i Klubu Motocyklistów, pokaz lotnictwa, zabawy ogrodowe oraz wystawę lotniczą, którą organizuje tak, jak i w roku ubiegłym, p. pilot Woyna.

Tegoroczna wystawa mieścić się będzie w wielkiej auli Politechniki Warszawskiej, mimo to, organizatorzy użalają się na brak miejsca. Wśród eksponatów znajdują się oryginalne samoloty wojskowe i pasażerskie produkcji polskiej i zagranicznej, samolot konstr. Dąbrowskiego i Malinowskiego, modele samolotów, silniki lotnicze, tablice z częściami samolotów, fotografje lotnicze, arkusze statystyczne i t. p.

Poraz pierwszy Warszawa ujrzy ciekawy helikopter p. Tańskiego oraz balony, użyczone przez Depart. Żegl., dzięki uprzejmości płka Bołsunowskiego.

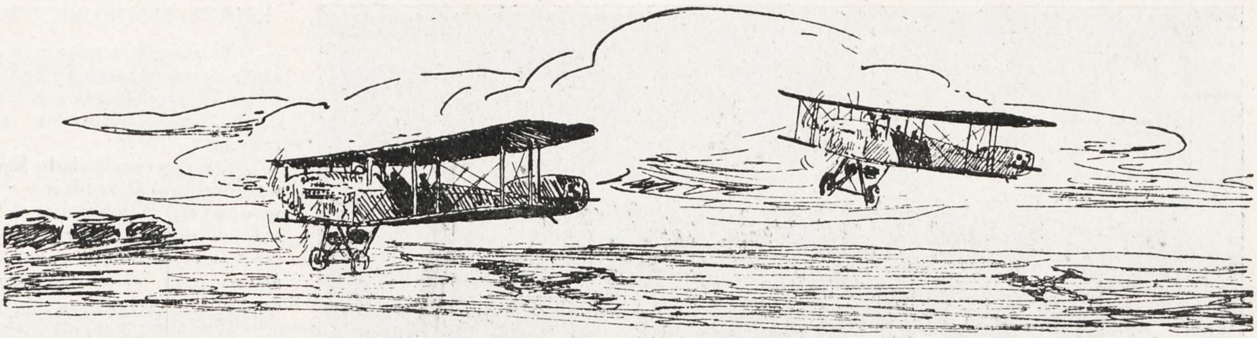
Na wystawie przygrywać będzie orkiestra.

D O C Z Y T E L N I K Ó W

Od następnego miesiąca wydawnictwo nasze przejmuje Komitet Stołeczny Ligi Obrony Powietrznej Państwa, który, zreorganizowawszy redakcję, wydawać będzie nadal „Młodego Lotnika" jako pismo przeznaczone dla młodzieży.

Likwidując dotychczasowe wydawnictwo, Polski Lotniczy Związek Młodzieży czuje się w obowiązku podziękować tym wszystkim, którzy dopomogli do zorganizowania i rozwoju „Młodego Lotnika", a szczególnie członkom Komitetu Redakcyjnego i współpracownikom redakcji, t. j. pp.: kpt. Emilowi Czerniawskiemu, podpułk. Augustowi Menczakowi, dyr. Wiktorowi Martinowi, dyr. Tadeuszowi Rerutkiewiczowi, majorowi Szt. Gen. Adamowi Stebłowskiemu, red. Stanisławowi Strumph-Wojtkiewiczowi, kap. Jerzemu Witkowskiemu, pilotowi Wojciechowi Woynie kap. Mieczysławowi Zawadzkiemu oraz pp. Z. Troniewskiemu, Tadeuszowi Wolnickiemu, Ignacemu Kerntopfowi, Wacławowi Borowemu i Marjanowi Częścikowi za ich bezinteresowną pracę w „Młodym Lotniku".

Zarząd gł. Polskiego Lotniczeg Zw. Młodzieży.



WIADOMOŚCI BIEŻĄCE
Z POLSKI

PROGRAM II-go „TYGODNIA LOTNICZEGO"
(od 6-go do 13-go b. m.).

6-go, niedziela.

Godz. 10. Uroczysta Msza Św. w kościele Katedralnym
„ 12. Otwarcie wystawy lotniczej.
„ 15. Zabawa w ogrodzie Saskim.

8-go, wtorek.

Godz. 12. Pokaz lotnictwa pasażersko-komunikacyjnego (Port Lotniczy, ul. Topolowa).
„ 15. Zabawa w ogrodzie Sobieskiego.

10-go, czwartek.

Godz. 15. Zabawa w Parku Praskim.

12-go, sobota.

Godz. 15. Rewja Klubu Motocyklowego.
„ 20. Dancing w „Dolinie Szwajcarskiej".

13-go, niedziela.

Godz. 15. Zabawa w Łazienkach.
„ 15-18. Rewja Automobilklubu.

Codziennie.

Kwesta na ulicach, kwesta w teatrach, kinach, restauracjach — połączona z jednominutowemi przemówieniami; loterja fantowa (kjoski w kilku punktach miasta); lotne koncerty z przemówieniami; wystawa lotnicza w Politechnice (od 6 go do 20-go września r. b.); dancing w „Bagateli" w godzinach popołudniowych i wieczorowych, loty pasażerskie; rozrzucanie ulotek; wiece na placach i przed kościołami.

LOTNICY POLSCY JADĄ DO RUMUNJI.

W dniu 1 września na zaproszenie następcy Tronu Rumuńskiego wyruszyła z Warszawy do Bukaresztu eskadra polska, złożona z 4 samolotów z jenerałem Zagórskim na czele.

Lot ten, jak i ostatni świetny rajd gen. Zagórskiego, ma doniosłe znaczenie propagandowe. Pozwoli on Europie poznać naszych dzielnych lotników, lotnikom polskim zaś da możność zbliżenia się do swych kolegów zagranicznych.

CO ROBIĄ NASI KONSTRUKTORZY?

Dowiadujemy się, iż inż. Brzeski z Bydgoszczy zbudował oryginalny silnik lotniczy, bi-rotacyjny z czterema cylindrami.

Pp. Dąbrowski i Grzeszczyk z S.L.K.M. st. P.W. przygotowują plany dwóch nowych samolotów. Pierwszy—komunikacyjnego, a drugi—avionetki.

„Lotnik" podaje, iż inż. Zalewski, konstruktor pierwszego polskiego silnika lotniczego, przystąpił do budowy avionetki własnego pomysłu, zaopatrzonej w silnik jego konstrukcji, a inż. Tułacz, naczelny dyrektor fabryki „Samolot", rozpoczął budowę samolotu sportowego również własnej konstrukcji z silnikiem Salmson 110 MK.

Brawo!—Ruszamy z miejsca!

I-Y LOT WARSZAWA—KOPENHAGA.

Po dokonaniu szeregu próbnych lotów, w dniu 15 sierpnia r. b. odbył się pierwszy przelot miedzy Puckiem a Kopenhagą na 3 motorowym hydroplanie o silnikach po 250 k. m. Lot ten odbyli dyr. dep. Minist. Kolei p. Moskwa oraz dyrektorzy polskiej Linji Lotniczej pp. Rzuchowski i Wygard.

W czasie przyjęcia, jakie się odbyło w Kopenhadze na cześć gości poseł polski wygłosił przemówienie, podkreślając znaczenie wizyty lotników duńskich w Polsce oraz pierwszego lotu z Polski do Danji.

Z NOWYCH WYDAWNICTW.

„Tydzień Lotniczy" jest okresem, w którym ukazuje się najwięcej wydawnictw z dziedziny lotnictwa.

Tak więc, nakładem Komitetu Stołecznego, ukazała się specjalnie na „Tydzień" jednodniówka, zawierająca obok artykułu o Lidze i lotnictwie, autografy P. Prezydenta, premjera Grabskiego, ministrów i t. p. oraz doskonała broszurka propagandowa p. W. Majewskiego „Nasze bezpieczeństwo zależy od nas samych".

Nakładem zarządu gł. wyszła książka płka Abżółtowskiego „O lotnictwie i wojnie współczesnej", trzecie wydanie broszurki ppłka Grzędzińskiego „O lotnictwie" oraz odczyt wzorowy o lotnictwie pióra p. Lewickiego.

Nakładem Komitetu Stołecznego wyszedł również dawno oczekiwany podręcznik „Modelarstwo Lotnicze", napisany przez znanego modelarza pilota W. Woynę.

Na całość składa się rzut oka na historję lotnictwa oraz kilka działów omawiających sposoby budowy modeli.

KOMUNIKACJA POWIETRZNA WARSZAWA—PRAGA.

Do najważniejszych komunikacji lotniczych w Polsce należy połączenie powietrzne między Warszawą a stolicą Czechosłowacji, Pragą. Komunikację na tej linji utrzymuje od 5 lat Towarzystwo „Franco-roumaine". Loty odbywają się codziennie w obu kierunkach. Używane są aparaty francuskie „Potez" i „Spad", posiadające motory Lorrain'e o sile 400 k. m. Szybkość 160 klm na godzinę. Odległość, przy omijaniu terytorjum niemieckiego, wynosi 650 klm. Jest to obecnie najdłuższy etap handlowy, przytem loty odbywają się bez lądowania.

Dotąd ogbyło się lotów: kwiecień 48, maj 50, czerwiec 50, lipiec 58.



KURSY MODELNICTWA

W ubiegłym miesiącu zostały zamknięte kursy instruktorów modelnictwa lotniczego, zorganizowane staraniem L.O.P P.

Kursy przesłuchało 56 nauczycieli szkół średnich i zawodowych. Zajmą oni w przyszłości posady kierowników modelni, które będą organizowane przy szkołach zawodowych.

W rozpoczynającym się obecnie roku szkolnym będzie zorganizowana pierwsza szkolna modelnia przy szkole rzemieślniczej im. Konarskiego.

Na zdjęciu mamy uczestników kursów, zajętych budową modeli. W środku—kierownik modelni, pilot Woyna.

ZE ŚWIATA

NOWY KOLOS POWIETRZNY.

We Francji zbudowano olbrzymi samolot pasażerski, mogący unieść przeszło 3.000 kg. ładunku. Ma on 21 m. długości i zaopatrzony jest aż w 4 silniki Lorraine-Dietrich, każdy o sile 400 k. m. Nowy ten kolos powietrzny, przekraczający swemi wymiarami dotychczas zbudowane, może lecieć z szybkością około 160 klm. na godzinę.

JESZCZE ZNAJDUJĄ SIĘ TACY, KTÓRZY NIE WIDZIELI SAMOLOTU.

Pisma francuskie donoszą o ciekawem wydarzeniu, jakie miało miejsce w San Diego na wyspie Samoa.

Mieszkańcy tego miasta nie widzieli jeszcze dotąd samolotu. Kiedy nad San Diego ukazało się kilka samolotów wojskowych i, po okrążeniu miasta, lądowały na pobliskiej polanie, przerażeni niezwykłym widokiem mieszkańcy w panicznym popłochu poczęli się kryć w swych domach. I byłoby, jak twierdzą pisma, doszło do starć, gdyby się nie znalazł cudzoziemiec, któremu wynalazek obecnego stulecia nie był obcy.

STAN LOTNICTWA ANGIELSKIEGO.

Na jednym z posiedzeń parlamentu angielskiego podsekretarz stanu do spraw lotnictwa, Sir Hoare, oświadczył, że stan lotnictwa angielskiego w dn. 1 lipca r. b. wynosił: 3.321 oficerów, 109 kadetów i 29.561 szeregowych. Stan materjału wykazuje: 55 eskadr po 12 samolotów, w tem 9 eskadr morskich.

Co się tyczy lotnictwa francuskiego, to, według Sir Hoare liczy ono 140 eskadr po 9 samolotów. Co do składu personalnego Sir Hoare nie posiada danych.

NOWY REKORD DŁUGOTRWAŁOŚCI LOTU.

Lotnicy francuscy: Landry i Drouhin pobili w dniu 9.VIII światowy rekord długotrwałości lotu, utrzymując się w powietrzu przez 45 g. 12 m. bez lądowania.

KATASTROFA STEROWCA AMERYKAŃSKIEGO.

Dowiadujemy się w ostatniej chwili, iż amerykański sterowiec „Shenandoah" uległ w dniu 4 września katastrofie.

OBY TAK U NAS!

W budżecie angielskim na lotnictwo na r. 1925/6 znajduje się suma 22.000 funtów sterl., przeznaczona wyłącznie na popieranie sportu lotniczego i budowy małych aparatów (avionetek).

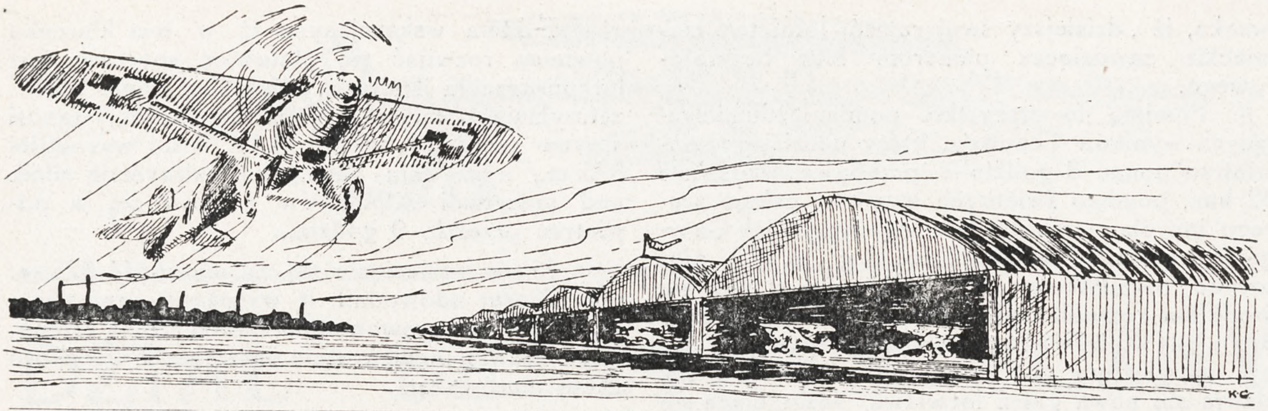


KONKURS W VAUVILLE.

Wtedy będziemy naprawdę latać, jeśli aparat nasz nie będzie potrzebował silnika. Ale narazie możemy latać tylko (!?) 10 godzin, stąd więc w tym roku na dorocznym konkursie szybowców w Vauville (Francja) znajdują się prócz szybowców, t. j. aparatów bez motoru, samoloty z silnikiem o małej mocy.

Na jednym z takich samolotów typu Caudron z silnikiem Salmson 40 k. m. francuz Vanlaère, którego podobizna znajduje się obok, latał 19 godzin bez lądowania.

Rekord długotrwałości lotu szybowego, ustanowiony na tym konkursie wynosi 10 g. 20 m.



DZIAŁ NAUKOWY

SAMOLOT SPORTOWO-KOMUNIKACYJNY

Lotnictwo, krocząc olbrzymiemi krokami naprzód, obrało kilka dróg rozwoju. Jedna z nich prowadzi do wzmożenia sprawności motoru i budowy aparatów o coraz to większych rozmiarach; inna znów wiedzie do ograniczenia do minimum mocy silnika i jaknajdalej posuniętego wyzyskania jego siły. Należy również wymienić, jako kierunek rozwoju lotnictwa, budowę płatowców bezsilnikowych.

Lotnictwo zajmuje coraz wybitniejsze stanowisko w życiu ekonomicznem i wojskowem i z całą pewnością można twierdzić, iż wkrótce tani, lekki i łatwy do prowadzenia samolot zajmie stanowisko dzisiejszego samochodu. Typ tego płatowca rozwinie się z dzisiejszego żaglowca i aeroplanu o słabym silniku.

Bezmotorowiec (szybowiec—żaglowiec) zjawia się przed aeroplanem i jest jego protoplastą; w stuleciu ubiegłym był on środkiem, za pomocą którego zbadano technikę lotu. Rozwój techniki samochodowej dostarczył lekkiego silnika, który ustawiony na żaglowcu zamienił go w aeroplan.

Wogóle możemy rozróżnić 2 okresy rozwoju aparatu bezsilnikowego: pierwszy—to czasy Lilienthala, Chanute'a i braci Wright'ów; drugi—to czasy powojenne.

Żaglowiec odradza się po wojnie światowej w Niemczech, gdzie stał się czynnikiem propagandy lotniczej, kształcenia pilotów i wogóle podtrzymywał lotnictwo niemieckie, w które cios wymierzył Traktat Wersalski. Prasa francuska



Utarło się zdanie, iż samolot jest najniebezpieczniejszym środkiem lokomocji. Że tak nie jest przekonać się można choćby ze statystyki amerykańskiej z r. 1923, która głosi, że na 100.000 pasażerów przewiezionych samolotami było 7 wypadków śmierci, gdy na tę samą liczbę pasażerów przewiezionych kole ą aż 12

U nas Polska Linja Lotnicza przewiozła dotąd około 7000 pasażerów bez żadnego śmiertelnego wypadku ze strony pasażera, a ileż to od r. 1921 było katastrof kolejowych choćby tylko pod samym Rogowem?!

We Francji katastrofy kolejowe dosięgaja strasznych cyfr. Ostatnia, k órej fotografję zamieszczamy obok, pochłonęła przeszło 30 ofiar.

A więc... precz z kolejami!

orzeka, iż „dzisiejszy swój rozwój lotnictwo niemieckie zawdzięcza pionerom lotu bezmotorowego.

Pomimo to wszystko, pomimo zdumiewających wyników Schultz'a, który unosi się w powietrzu ponad 8 godzin i przebywa przestrzeń 52 km, pomimo świetnych wyników całego szeregu innych pionierów lotu żaglowego, jak Georges (utrzymał się w powietrzu 8 g. 36′55″), płatowiec bezsilnikowy jako taki nie stanie się środkiem komunikacyjnym, jest bowiem zależny od woli wiatrów i prądów powietrznych. By był niezależnym potrzebny jest silnik! To też zjawia się nowa gałęź lotnictwa, posługująca się płatowcami, wyposażonemi w motory o małej mocy (do 6 KM). Z tych dwóch typów: żaglowca i samolotu o słabym silniku powinien rozwinąć się aeroplan sportowo-komunikacyjny, który, mając silnik, pozwalający na wznoszenie się na odpowiednią wysokość, będzie mógł również w odpowiednich warunkach korzystać z prądów powietrznych, jako ze środka motorycznego.

Większe ptaki, jak albatrosy, orły i sępy, chociaż całemi godzinami mogą unosić się w powietrzu, nie poruszając skrzydłami, są wyposażone i mogą użyć w każdej chwili potężnego silnika, jakim są ich mięśnie, które w razie potrzeby pozwalają na odnalezienie odpowiedniego prądu, lub gdy takowy nie istnieje, — utrzymują je w przestworzu.

Faktem wskazującym, iż w tem kierunku powinien rozwijać się płatowiec sportowy jest lot porucznika Thoret'a, który 27 sierpnia 1924 r. zatrzymując silnik na wysokości 200 m., wznosi się na swym Hanriot'ie H D 14 do wysokości 875 m., a w dniu następnym zatrzymuje silnik nad szczytami Alpilles'ów i unosi się w powietrzu przeszło 9 godzin...

Przez wzniesienie się na wysokość 875 m. por. Thoret udowodnił, iż wysokość wzniesienia się żaglowca, sprowokowana nierównością terenu, może prawie pięciokrotnie przekraczać wysokość danej nierówności.

Konstruktor aeroplanu sportowego powinien dążyć również do zmniejszenia prędkości lądowania, a co za tem idzie, zwiększenia jego bezpieczeństwa. Bardzo ważną zaletą jest także łatwość kierowania i obchodzenia się z aparatem oraz łatwość zamiany części uszkodzonych.

Zrozumiałem jest, jak wielkie znaczenie dla państwa ma w czasach dzisiejszych szeroko rozwinięty sport lotniczy.

Płatowiec sportowy może wyszkolić społeczeństwo i przygotować go do ewentualnej wojny, podczas gdy samolot sportowy oddać może na wojnie cenne usługi jako aparat łącznikowy i wywiadowczy.

W. Stępniewski.

Z KONKURSU SZYBOWCÓW W RHÖN.



Lot na płatowcach bez silnika jest oddawna ulubionym sportem Niemców.



W tegorocznym konkursie szybowców w Rhön, rozpoczętym w dniu 1 sierpnia, bardzo liczny udział wzięli akademicy i marynarze.



DZIAŁ BELETRYSTYCZNY

NOCNA WIZYTA „ZEPPELINA"

Nudna była jesień 1916 roku.

Padające od trzech tygodni bez przerwy deszcze spowodowały całkowity zastój na froncie, zaś o działalności lotnictwa mowy być nie mogło. To też bezczynnie upływały dni w N-ej eskadrze pościgowej. „Bractwo" włóczyło się bez celu po napoły opustoszałych Krasnogórkach*). Do miasta daleko, do frontu to samo. Nudy...

Dowódca eskadry, kapitan Niwiński, wpadał na najróżnorodniejsze pomysły, by urozmaicić szare życie żołnierskie. Szare, jak niebo jesienne, jak dola wygnańca, jak pejzaż pustyni..

Udawało mu się czasem. A sprowadzenie z dalekiej Odesy żony i 2 talji kart uważać należało wprost za wynalazek.

Wielkomiejska dama wśród braci żołnierskiej to tak, jakgdybyś, człowiecze, po deszczu promień słońca ujrzał...

Ożywiło się życie w bezpańskim dworku.

Tryskająca humorem i szczerą prostotą, piękna pani Lola zjednała sobie całą eskadrę. Grała na gitarze, śpiewała, wróżyła, opowiadała — słowem nie dała się nudzić. Garnęła się młodzież pod opiekuńcze skrzydła kapitanowej.

Zapanowało całkiem odmienne życie w eskadrze: było już dokąd iść, było z kim i o czem rozmawiać.

Energiczny i pełen wigoru kapitan nie poprzestał na tem.

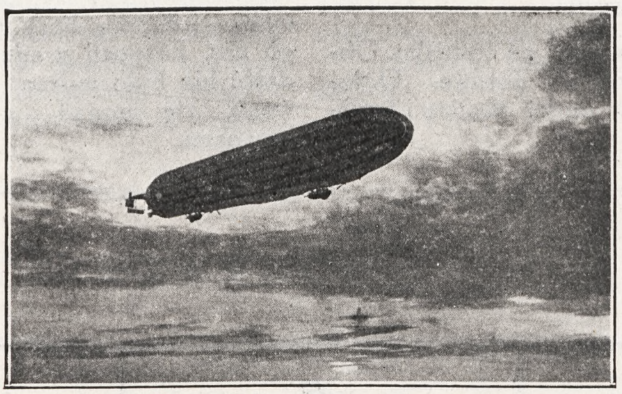
Gdy się tylko zebrało gremjum, z porucznikiem Proniewiczem na czele, wyciągał obie, przywiezione przez żonę, talje kart i przyjętym na froncie zwyczajem — *chemin de fer*!

Miał szczęście w bojach i miłości, ale w kartach—ani za centa. Grał i przegrywał.

Obok pani Loli, por. Proniewicz był faworytem fortuny.

Mijały niepostrzeżenie długie wieczory. Wschód słońca wskazywał, że czas na spoczynek, zachód — czas do „pracy".

Taki stan rzeczy trwał przez cały tydzień. Skutki zaś były opłakane: wszystkie pieniądze— w kieszeni porucznika Proniewicza, zniszczone twarze pozostałych uczestników „biesiady" budziły politowanie.



..po niebie płynie majestatycznie potężne „cygaro",

Nawet i pani Lola straciła na humorze. Była mniej wesoła, mniej rozmawiała, a z jej niebieskich, mocno podkrążonych oczu jedno wyczytać było można: spać mi się chce!...

Widząc taki stan rzeczy, po skończonym piątkowym „seansie", kapitan zadeklarował:

— Jutro rewanżowe spotkanie, a następnie przerwa tygodniowa. Jeżeli mi się nie uda odegrać na was, to na Niemcach napewno się odbiję.

— Zgoda — zakonkludowano chórem. A więc — do jutra. W sobotę już o godzinie 6-ej wszyscy byli na „posterunku". Wprowadzono pewną zmianę—zaczęto od kolacji. Uczta przeciągnęła się do godz. 8 ej, poczem dopiero goście w różowych humorach przesiedli się do zielonego stolika.

Gra z punktu potoczyła się raźno. Zmienna fortuna opuściła dotychczasowego faworyta, por. Proniewicza, a skierowała swój uśmiech w stronę kapitana. Kapitan triumfuje.

---

*) Wioska w Mińszczyźnie.

Bierze karty do ręki i zaczyna rozdawać.

Wtem straszliwy huk wstrząsa powietrzem. Biesiadnicy zrywają się na równe nogi. Na twarzach zdumiewające pytanie:

— Co zacz? Co się stało? Czyżby przerwanie frontu?...

Wybiegli na dziedziniec.

Blade smugi reflektorów muskają ciemne sklepienie nieba, a z góry dochodzi miarowy warkot propellerów.

Najazd powietrzny!

Oczy obecnych szukają nieprzyjaciela.

— Jest, jest, jest— krzyczy kapitan i wskazuje ręką w kierunku południowo-zachodnim.

Po gwiaździstym firmamencie nieba płynie majestatycznie potężne „cygaro". Ciemnę smugę widać doskonale nawet bez reflektorów. Powraca z Mińska.

Zaalarmowana baterja armat rozpoczyna ogień. Grzmią działa, a setki pocisków, jak robaczki świętojańskie, znaczą przestworza.

„Zeppelin" płynie spokojnie.

Druga detonacja — „Zeppelin" atakuje Zamirje.

— Niedoczekanie wasze, szwaby! – wrzasnął kapitan. Samoloty na lotnisko! Telefonować do dowództwa baterji o zaprzestanie bezcelowej strzelaniny — brzmi komenda!

Zcichły działa. Zawrzało na lotnisku. Obsługa na miejscu — wszystko gotowe. Ogłuszający łoskot propellerów budzi okolicę i zapowiada pogoń.

Za chwilę dwa myśliwskie „Nieuport'y pod kierownictwem kpt. Niwińskiego i por. Proniewicza znikają w ciemnościach.

Niestety długie chwile oczekiwania.

Tysiące myśli tłoczą się do głowy:

— Czy dopędzą? Czy wrócą? Czy starczy benzyny do rana? i t. d.

* * *

Po 2 i półgodzinnem oczekiwaniu doleciał do uszu obecnych daleki warkot propellera.

Radosny lęk zelektryzował obecnych.

Warkot stawał się coraz to bliższy, coraz to głośniejszy, aż wreszcie, zatoczywszy nad głowami obecnych szerokie koło, opadł na lotnisko aparat por. Proniewicza.

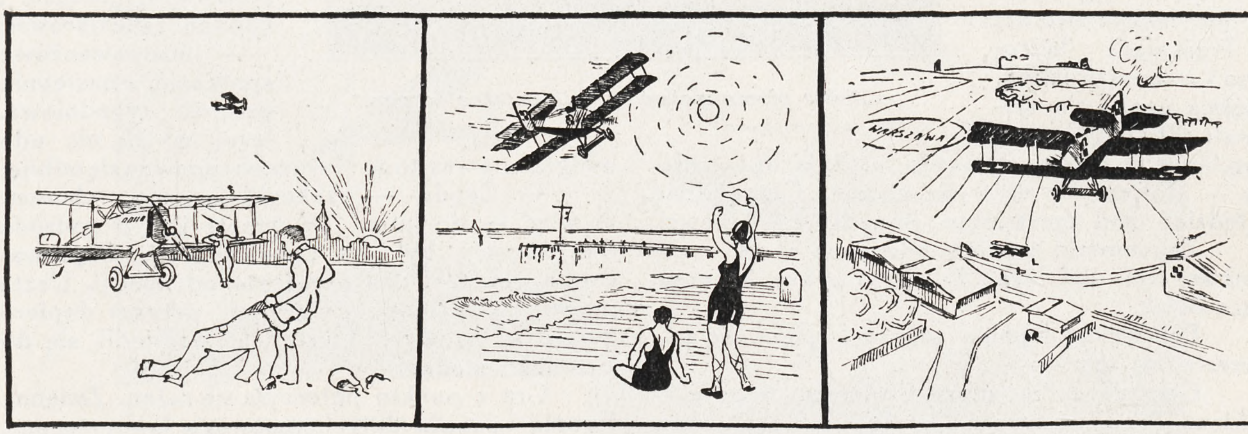
— Gdzie mąż?! — krzyknęła Lola.

— Opowiem:

Długo trwała nasza pogoń. Błądziliśmy wśród ciemnej nocy. Gubiliśmy się i odnajdywaliśmy nawzajem, a wzrok nasz skierowany był w jedną strony — na zachód. Dalej i dalej, wyżej i wyżej. Sterowiec nieprzyjacielski to ukazywał się nam w świetle reflektorów, to znów ginął w ciemnościach, aż wreszcie, po całogodzinnej podróży, dopędziliśmy nieprzyjaciela daleko już poza linją naszych okopów. Dostrzegli nas. Zasypali gradem kul karabinowych. Podejść nie było można. Mieliśmy jedyne wyjście: wzbić się ponad „cygaro" i zaatakować je bombami.

OBRAZKI LOTNICZE

Napisał *Jot-o.*

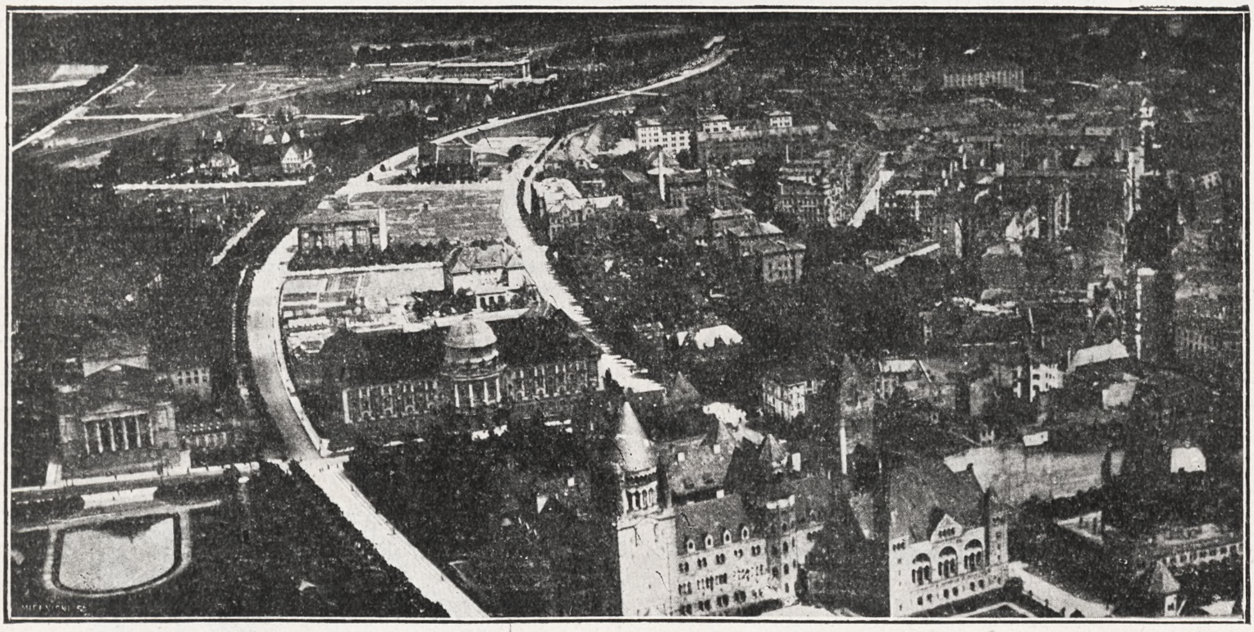


Świt. Wstaję. Dobra to pora
Ćwiczyć się na instruktora.

Ósma rano. Słońce praży.
— Warto użyć gdyńskiej plaży.

Pierwsza. Ciało żąda strawy.
— Wracam znowu do Warszawy.

KRAJOBRAZ POLSKI Z SAMOLOTU.



Poznań.

Z wysokości 300 metrów rzuciliśmy nań 12 bomb. Wszystkie chybiły. Nieprzyjaciel zwiększył szybkość i umykał. Sądziłem, że walka skończona i czas myśleć o odwrocie, lecz nagle kapitan zatoczył ostry wiraż i zaatakował nieprzyjaciela z przodu z kulomiotów. Pragnąłem uczynić to samo, lecz gdym zawrócił, kapitana już nie widziałem. Okrążyłem dwa razy „cygaro" i wystrzeliwszy wszystkie naboje, musiałem wracać.

— — — — — — — — — — — —

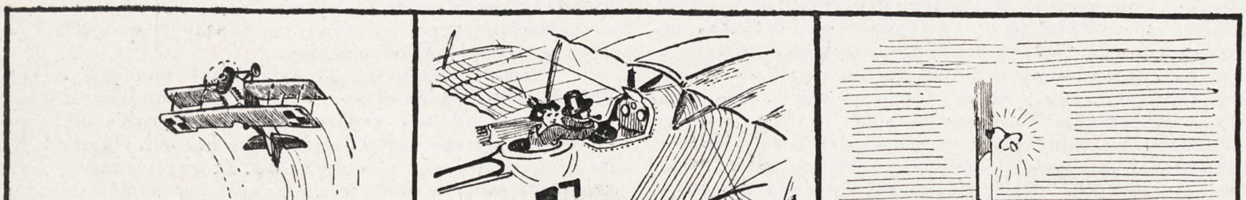
Piękny słoneczny dzień listopadowy. Lekki południowo-zachodni wietrzyk unosił resztę pożółkłych liści z przydrożnych topoli. Chora kapitanowa żegnała Krasnogórki.

Eskadra nasza okryta została podwójną żałobą.

Marjan Cześcik.

I. DZIEŃ PILOTA.

Rys. *St.* Chrzanowski.



Po obiedzie. Dla treningu
Próbuję latać w „loopingu".

Trzecia. Gdy się wieczór zbliża
Mknę na dancing do Paryża.

Północ. Wracam po dniu całym
Wesół, choć... mało latałem.

WSPOMNIENIA POŚMIERTNE



Ś. P. LESZEK SIWIK.

W zaraniu młodości zdradziecka śmierć podcięła życie Jego... i padł jak biały kwiat lilji, zwarzony wczesnym mrozem... padł, zostawiając niewygasły w sercach naszych ból... przerwała Arachne nić życia Jego... pochłonęły Go czarne noce niebytu... odszedł... a nam została nieskalana pamięć imienia Jego.. czyn Jego... smutek

Ś. p Leszek Stanisław Ulahy Siwik urodził się 10 grudnia 1902 r. na kopalni Niemce — zmarł 17 lipca 1925 r. w majątku Czahce. Żył 23 lata zaledwie. Lecz życie Jego było pełne pracy dla społeczeństwa i Ojczyzny. Od wczesnej młodości życiu Jego przyświecały złote promienie ideału. Rok 1914 zastaje w Charkowie, gdzie w gimnazjum polskiem rozpoczął swoje studja. Tam też stawia pierwsze kroki na drodze, którą szedł przez całe życie swoje: w drużynie harcerskiej uczy się obywatelskości, hartuje duszę i wolę. 19 maja 1919 r wraca do kraju. W szeregach 7 pułku ułanów idzie bronić granic Ojczyzny. Młode swe życie rzucił na ofiarny stos, poszedł na bój. Przez dwa lata wraz z tysiącami innych walczy o wolność ziemicy polskiej, wreszcie hen, daleko odrzuca plugawe hordy, które kraj nasz zalać i zaprzepaścić chciały. Wraca wreszcie, by dalej prowadzić pracę społeczną: wychowuje krajowi hartownych jak stal i jak stal nieugiętych rycerzy obrońców. Początkowo uczeń szkoły dla byłych wojskowych, później student Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego pracuje nadal w związku Harcrastwa Polskiego. Nie zapomina i o tych „zapomnianych". 31 drużyna harcerska i drużyna „wilcząt"— oto szkoła wychowawcza dla chłopców z zakładu Pogotowia Opiekuńczego. którą stworzył sam i sam prowadził. Chorągiew Warszawska miała w Nim jednego z najlepszych i najukochańszych hufcowych. W 1924 r. młodzież polska zrywa się do lotu, szlakami orłów idzie.. A na jej czele On. Jako wiceprezes Zarządu Głównego Polskiego Lotniczego Związku Młodzieży zdziałał to wszystko, czem młodzież lotnicza dzisiaj się chlubi. Jego zasługą zrzeszenie Młodzieży Wszechpolskiej w Polskim Lotniczym Związku Młodzieży, Jego zasługą kształcenie tej młodzieży na polu lotnictwa. On to powietrznym kadrom obrony państwa przysparzał sił młodych, niespożytych, zdolnych i ofiarnych.

Za pracę ofiarną w P.L.Z.M. został udekorowany przez I-szy walny Zjazd w czerwcu r. b. odznaką honorową. Wśród nawału pracy nie zapomniał też o pracy nad sobą. Początkowo kandydat, później barwiarz polskiej akademickiej korporacji „Audacia" wspólną wymianą myśli kształcił siebie i innych: był duszą wszystkich zebrań naukowych.

Od dziesiątego roku życia dobry obywatel i patrjota. Dziś.. dziś tylko wspomnienie nam zostało... wspomnienie Jego niezmordowanej pracy, której wyniki mamy przed oczyma... wspomnienie Jego cennych rad i wskazówek.. wspomnienie Jego ofiarności... prawości... i koleżeńskości... wspomnienie się tylko zostało .. i droga, którą nam wytknął... droga prawdy.. pracy w imię ideału... i poświęcenia względem Ojczyzny... Zostaliśmy dziś sami.. sami... lecz ziarno, które posiał wyda plon obfity...

Odszedł... odszedł... lecz duch Jego świetlany zostanie między nami, by kierować dalszemi pracami dla Ojczyzny... a pamięć Jego nie zginie w sercach naszych... odszedł.. lecz żyć w sercach naszych będzie...

Tadeusz Targoński.



Ś. P. POR. KAROL FIAŁKOWSKI.

Ostatnie dwa dni lipca były dla polskiego lotnictwa okresem radości i żałoby zarazem

W dniu 30 przylot bohaterskich uczestników lotu pyrenejskiego a w dzień później tragiczny zgon jednego z najdzielniejszych pilotów i najlepszych synów Polski, ś. p. por. Karola Fiałkowskiego.

Zmarły liczył lat 28. Ukończył najpierw szkołę Podchorążych, później w r. 1921 szkołę lotniczą w Ławicy i szkołę pilotów w Grudziądzu, a w roku bieżącym specjalne wyższe kursy lotnicze we Francji. Należał więc do tych nielicznych u nas pilotów, którzy posiadają wyższe wykształcenie fachowe, a dzięki nieprzeciętnym zdolnościom stanowił doskonały materjał na wyższego oficera

Od wczesnej młodości pracował jako konstruktor i modelarz nad rozwojem lotnictwa i wiele w tej dziedzinie pomógł innym.

Kiedy powstaje „Młody Lotnik" zmarły staje w szeregu pierwszych jego współpracowników, redagując dział modelarski.

Przedwczesna śmierć Jego wywarła w szerokich sferach miłośników lotnictwa szczery i głęboki żal.

Do numeru niniejszego dołączamy kupon premjowy na bezpłatne loty i zaświadczenia na loty zniżkowe.

Redaktor: *Jerzy Osiński.* Wydawca: *Zarząd gł. Polskiego Lotniczego Związku Młodzieży.*

Drukarnia Akademicka w Warszawie. Tel. 510-08.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

POLSKA LINJA LOTNICZA

ROZKŁAD LOTÓW

I. WARSZAWA—GDAŃSK.

GODZINA	KIERUNEK		GODZINA
8.30	↓	Warszawa ↑	17.30
11.30		Gdańsk	14.30

II. WARSZAWA—KRAKÓW

GODZINA	KIERUNEK		GODZINA
8.45	↓	Warszawa ↑	15.00
11.15		Kraków	12.30

III. KRAKÓW—LWÓW.

GODZINA	KIERUNEK		GODZINA
12.30	↓	Kraków ↑	10.45
15.15		Lwów	8.00

IV. WARSZAWA—LWÓW.

GODZINA	KIERUNEK		GODZINA
9.00	↓	Warszawa ↑	18.00
12.00		Lwów	15.00

V. KRAKÓW—WIEDEŃ.

GODZINA	KIERUNEK		GODZINA
12.30	↓	Kraków ↑	11.30
15.30		Wiedeń	8.30

UWAGI.

Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel.

Dostawa poczty lotniczej i towarów w tym samym dniu.

Przewóz pasażera do i z lotniska (z wyjątkiem Warszawy) uwzględniony został w cenie biletu lotu.

INFORMACJE:

Warszawa — telefon 9-00 i 8-50,
Lwów „ 6-10 i 22-75,
Kraków — telefon 32-22 i 35-58,
Gdańsk „ 415-31,
Wiedeń — tel. 72-5-75 i 45-4-62.